model kartonowy ♦ 1 : 200

MODELIK

Rok VII (XIV) Nr 12/03 ISSN 1428-3840

Nakład 1200 egz.

KORWETA TYPU "FLOWER"
(HMCS "Wetaskiwin" / HMCS "Agassiz")

KANADYJSKA KORWETA Z II WOJNY ŚWIATOWEJ



Kanadyjska korweta typu "FLOWER" z II wojny światowej

HMCS"WETASKIWIN"

Niewątpliwie kazdy miłosnik literatury wojenno-morskiej zetknął się kiedys z książką „Okrutne Morze" autorstwa Nicholasa Monsarrata, ktora weszła juz dziś do kanonu książek traktujących o zmaganiach na Atlantyku w okresie II wojny światowej Bohaterką tejze książki, poza ludźmi naturalnie, była niewielka jednostka eskortowa, korweta HMS „Compass Rose" należąca do długiej serii okrętów nazywanych wspolnie typem „Flower".

Ten niewielki okręcik (nieco ponad 60 m długości) z załogą złożoną z czterdziestu kilku osob dzielnie pokonywał wzburzone wody Atlantyku eskortując alianckie konwoje i strzegąc statki przed największym dla nich niebezpieczeństwem niemieckimi U-bootami. Okręciki te, choć niewielkie i choc służba na nich bez wątpienia należała do najcięższych, były w stanie zadawac powazne straty okrętom podwodnym Kriegsmarine i skutecznie chronic zgrupowanie statków przed atakami „wilczych stad".

Geneza „narodzin" korwet typu „Flower" sięga roku 1938. Kryzys monachijski i coraz bardziej realna groźba wybuchu kolejnej wojny swiatowej uzmysłowiły brytyjskiej Admiralicji konieczność jak najszybszego przygotowania swojej floty wojennej nie tylko do ewentualnych starć z wielkimi okrętami nawodnymi Kriegsmarine, ale do walki z U-bootami na bezmiarach Atlantyku. Podobnie jak w latach I wojny światowej, kiedy niemieckie okręty podwodne zagroziły konwojom i tym samym dostawom do Wysp Brytyjskich, znów pojawiła się groźba blokady transportu morskiego. Przewidując w przyszłej wojnie zastosowanie sprawdzonego systemu konwojow, Admiralicja potrzebowała duzej liczby tanich, lecz dobrze uzbrojonych w bron przeciwpodwodną okrętów zdolnych do ochrony konwojów głównie przybrzeżnych. Do eskorty konwojow atlantyckich miały wystarczyc niszczyciele.

W styczniu 1939 roku firma Smith Docks Co Ltd. uzgodniła z Admiralicją założenia projektowe dla takich okrętow. Projekt miał powstać na bazie mysliwskiego statku wielorybniczego „Southern Pride" z 1936 roku (będącego z kolei rozwojową wersją norweskiego statku wielorybniczego H.J Bulla z 1935 roku). Po nieznacznych modernizacjach w pazdzierniku tego samego roku zatwierdzono projekt do budowy. W celu zminimalizowania kosztów i czasu budowy okrętów zastosowano wiele typowych dla floty handlowej rozwiązań technicznych. Ponieważ załogi korwet miały składac się z rezerwistow floty, pływających dotąd na statkach handlowych, zdecydowano się na zastosowanie zamiast turbin tradycyjne maszyny parowe oraz tańsze kotły cylindryczne zamiast wodnorurkowych. Okręt miał wypierac ok. 700 ton, miał osiągać prędkośc max. 16 węzłow i posiadać zasięg 4 000 Mm. Czas budowy jednego okrętu miał wynosic 7 miesięcy a koszt szacowano na 90 000 funtow szterlingow.

Zamowiono 290 korwet, z czego ostatecznie zbudowano około 270 jednostek w Wielkiej Brytanii i Kanadzie. Po wybuchu wojny okazało się, że do eskorty konwojow na Atlantyku Royal Navy posiada zdecydowanie za mało niszczycieli i niewielkie korwety typu „Flower" przeznaczone generalnie do pływania na wodach przybrzeżnych są jedynymi okrętami, jakie mozna było skierowac do słuzby konwojowej na wodach Atlantyku. Srogi ocean jednak okazał się mało łaskawy dla malutkich okrętow i ich załog. Po wybudowaniu około 50 jednostek w Wielkiej Brytanii i 60 w stoczniach Kanady zdecydowano się zmodernizowac plany korwety wydłuzając dzioby i zabudowując aż do srodokręcia dziobowkę. Wydłużenie i podniesienie dziobu sprawiło, ze okręty mniej zanurzały się w fale i nie nabierały tak wiele wody na pokład. Mimo to jednak wciąż były to okręty za małe na Atlantyk.

Ich uzbrojeniem głównym miała byc broń przeciwko okrętom podwodnym. Poza zrzutniami i miotaczami bomb głębinowych od 1941 roku instalowano na „Flowerach" nowy wynalazek „jeża" (hedge-hog), ktory okazał się bardzo skuteczną bronią w walce z U-bootami. Korwety uzbrojono także w broń artyleryjską do ewentualnej walki z wynurzonymi U-bootami. W czasie działań wojennych sukcesywnie wzmacniano artylerię okrętową o dodatkowe działka plot. instalowane głownie na skrzydłach modernizowanych pomostów.

Poza służbą w Royal Navy korwety typu „Flower" uzywane były także przez floty innych panstw. 111 jednostek (przekazanych przez Wielką Brytanię oraz zbudowanych w Kanadzie) pełniło słuzbę konwojową pod banderą Kanady. Francja otrzymała 9 okrętów, Norwegia 6, Holandia i Jugosławia po jednej. Po włączeniu się USA do wojny i rozszerzeniu działania U-bootów na wody przybrzeżne USA, US Navy także dotkliwie odczuwała brak okrętow eskortowych. W ramach *Lend-Lease* Royal Navy przekazała USA osiem korwet typu „Flower", ktore szczęśliwie przetrwały wojnę i w 1945 roku zostały Wielkiej Brytanii zwrócone.

Pod koniec wojny, kiedy siły eskortowe Royal Navy składały się z duzej liczby fregat i niszczycieli eskortowych typu „Hunt", małe korwety nie były juz potrzebne. Po 1945 roku 112 jednostek zakupiły przedsiębiorstwa handlowe, 75 jednostek sprzedano na złom, 6 okrętow służyło jako jednostki meteorologiczne, zas pozostałe przekazano innym marynarkom. W kilka lat po wojnie korwety zniknęły niemal całkowicie z mórz i oceanow. Kiedy w 1951 roku ekranizowano książkę „Okrutne Morze" nie mozna było znaleźć ani jednej jednostki mogącej „zagrac" filmową „Comapss Rose". Na szczęście znalazła się jedna grecka „Kriezis" (ex-„Coreopsis"), która po przystosowaniu do wymogów filmowców ostatecznie przemieniła się w „Compass Rose". Ciekawostką jest fakt, że książkowa „Compass Rose" nie miała swojego odpowiednika w rzeczywistości okręt, na ktorym służył Nicholas Monsarrat w czasie wojny nazywal się HMS „Campanula".

Dane techniczne korwety typu „Flower" pierwotnej wersji (1939-40)

Wypornosc	940 ton (standard);
Długosc	57,9 m (p.p.), 62,5 m (całk.)
Szerokość	10,06 m
Zanurzenie:	2,36 dziob 4,52 (rufa)
Uzbrojenie	1 działo 102 mm, 2 podwojne ckm Lewisa kal. 7,7 mm (później zastępowane działkami Oerlikon 20 mm oraz instalowano dodatkowo 1 działko plot kal. 40 mm), 2 zrzutnie bomb głębinowych później cztery miotacze b.g., od 1941 roku dodatkowo „jeż"
Moc maszyn	2 750 KM
Prędkosc	12 w.
Załoga	47 ludzi

Modele korwet HMCS Wetaskiwin i HMCS Agassiz opracowano w skali 1:200 na podstawie dokumentacji z książki serii "Anatomy Of The Ship" - "The Flower Class Corvette Agassiz" i innych źródeł w stanie na grudzień 1940 r. (Wetaskiwin) i pierwsza połowa 1941 roku (Agassiz).

UWAGI OGÓLNE DOTYCZĄCE MODELU

Z wycinanki mozna skleić jeden z dwoch modeli do wyboru - HMCS Wetaskiwin lub HMCS Agassiz. Wszystkie części dla tego ostatniego są podkreslone, na przykład cz. 51 dla HMCS Wetaskiwin i cz. 51 dla HMCS Agassiz.

Przed rozpoczęciem budowy modelu należy zapoznac się z opisem, rysunkami, częściami i ich rozmieszczeniem na arkuszach. Model należy do stosunkowo trudnych, przed wszystkim ze względu na wiele drobnych elementów (Wetaskiwin składa się z 2761 części, Agassiz z 2773 części), dlaczego polecamy go tym, kto już ma doświadczenie w budowie modeli okrętów.

Modelarzom początkującym zalecamy pominięcie najdrobniejszych części. W większości wypadkow będzie to bez większej straty dla wyglądu ogolnego modelu.

Części trzeba wycinac po linii wewnętrznej, aby sciąc czarne linie obrysu. Szczególną uwagę podczas klejenia trzeba zwrocic na kadłub i burty, bo w tym modelu to najtrudniejsze elementy.

Dno po sklejaniu polecamy wyszpachlowac i pomalowac, srubę pomalowac farbą brązową.

Do wykonania takielunku zamiast tradycyjnych nici lepiej wykorzystac cienką żyłkę wędkarską o gr. 0,08 - 0,1 mm czarnego koloru. Przy sklejaniu wszystkich elementów dla podniesienia estetyki polecamy maksymalnie szeroko wykorzystywac farbki - zrobic retusz krawędzi oraz wszystkich widocznych niemalowanych stron. Szablony, ktore należy wykonac samodzielnie, tez muszą byc pomalowane na odpowiedni kolor.

Niektóre elementy mozna sukcesywnie zmieniac na ich fototrawione analogi.

Oprocz zwykłej cyfrowej numeracji części dodalismy kilka oznaczeń dla ułatwienia procesu budowy. Np. wszystkie szablony oznaczono literami A, relingi literami R, a miejsca przymocowania takielunku oznaczono literami T. Dokładniej na ten temat podano w odpowiednich rozdziałach opisu.

Uwaga: budowę modelu należy prowadzić w kolejnosci numeracji części, jednak niektóre numery zostały pominięte.

Model w skali 1:200 przygotowano na podstawie modelu opracowanego w skali 1:100 i w pomniejszonej wersji nie występują części o numerach: 8a, 8c, 9, 34a, 35a, 35b, 35c, 35d, 58-68, 71, 76-80, 111c, 116a, 123a, 131-133, 136, 143b, 143c, 144c, 146c, 146g, 146h, 146k, 153b, 156a, 157c, 160a, 161b, 161f, 177a, 178f, 182, 184b, 184d, 186b, 195b, 199d, 201c, 216, 219b, 219c, 219d, 219e, 219f, 219g, 219h, 220g, 222f, 224b, 224c, 237 i szablony A11-15, A17-20, A40, A43-46, A64, A85, A105.

MODELIK 12/03	**HMCS "WETASKIWIN"**
ISSN 1428-3840	**Wydanie I**
Opracowanie modelu:	**Dmitri Hotkin - Rosja**
Ilustracja na okładce	**Wojciech Sankowski**
Tekst (historia okrętu):	**Grzegorz Nowak**
Redakcja numeru:	**Janusz Oleś**
Druk	**Drukarnia DB - Szczecin**

Wydawca:
Wydawnictwo "MODELIK" - Janusz Oleś
74-100 Gryfino; ul. Szczecińska 10
Korespondencja:
"MODELIK"; 74-100 Gryfino; skr. poczt. 125
tel./faks (091) 40-45-299 e-mail: biuro@modelik.pl
www.modelik.pl

OPIS BUDOWY MODELU

DODATKOWE OZNACZENIA

P/L -prawa/lewa strona
W -wyciąć
✂ -rozciąć, naciąć
○○ -zwinąć w rurkę
◎◎ -zwinąć ciasno (strzałka w kierunku na zewnątrz)
∪∪∩ -skleić wg wzoru
◁ -kierunek otwarcia drzwi
—▶ -widok do dziobu
↑ -góra części
▨ -ściąć wg wzoru
* -podkleić brystolem
** -nakleić na tekturę o gr. 0,5 mm
*** -nakleić na tekturę o gr. 1 mm

BUDOWA MODELU

Kadłub (rys. 1-4, cz. P1-P3, V1-V3, W1-W16, S1-S4, 1-36).

Budowę modelu rozpoczynamy od wykonania szkieletu kadłuba (rys. 1). Na gotowy szkielet przyklejamy pokład (2-3, wybór wersji), w którym uprzednio wycinamy otwory na fokmaszty (A112). Części pokładu łączymy między sobą za pomocą klejek 2a.

Sposób montażu części 4-8 widoczny jest na rys. 2. Kiedy wszystkie elementy będą przyklejone na swoich miejscach, przyklejamy od góry pokład dziobowy (10, wybór wersji), w którym też uprzednio wycinamy otwory kluzów kotwicznych (27a-27b) i przekłuwamy oznaczone kropkami otwory dla wszelkich szablonów, takielunku oraz relingów.

Przed przyklejaniem poszycia dna (11-26) na wręgi naklejamy paski gęstego papieru o szerokości 4-5 mm. Gotowe dno polecamy wyszpachlować i pomalować.

Wykonanie burty (27-31, wybór wersji) to jeden z najtrudniejszych etapów budowy modelu. Od tego, na ile dobrze to zrobimy (zwłaszcza chodzi o część rufową) będzie w dużej mierze zależeć ogólny wygląd gotowego modelu. Budowę prowadzimy wg rys. 3 w następującej kolejności: najpierw paski poszycia dziobu (27), potem rufy (28) i dopiero na końcu odcinki środkowe (29), które celowo są nieco dłuższe (rezerwa do ewentualnego odcięcia od strony dziobu). Przed montażem poszycia dziobu należy wcześniej od spodu pokładu pod otworami kluz łańcuchowych przykleić cz. 27a.

Śrubę (34) i ster (35) sklejamy wg rys. 4. Aby uniknąć ich uszkodzenia w trakcie budowy, zalecamy przykleić je dopiero na samym końcu. Na swoich miejscach przyklejamy cz. 36-36g (rys 4).

Nadbudówka główna (rys. 5-6, cz. 37-56, szablony A1-A10).

Montaż nadbudówki rozpoczynamy od przygotowania szkieletu (37-37n). Do gotowego szkieletu przyklejamy cz. 38-42 (rys. 5). W cz. 43 (wybór wersji) przed przyklejaniem przecinamy otwór dla grotmasztu (A116). Po przyklejeniu ścian nadbudówki (44) instalujemy mostek dolny (46), do którego uprzednio przyklejamy od dołu cz. 46a-46b. Gotową nadbudówkę oklejamy cz. 48-48g. Cz. 52 (rys. 6) przyklejamy do ścian nadbudówki (44), jak to jest widoczne na planie generalnym. Cz. 53a i 53b sklejamy po 3 szt., przyklejamy cz. 53c i instalujemy na swoich miejscach zgodnie z rys. 5. Montaż schodów (55-56) widoczny jest na rys. 6.

Do gotowej nadbudówki przyklejamy szablony A1-A10, jak to jest widoczne na rys. 5. Dwa szablona A4 (niewidoczne na tym rysunku) przyklejamy od przodu z prawej strony i do lewej ściany, szablon A6 - z lewej strony przodu, A7 - od przodu z lewej burty.

Przed przyklejaniem gotowej nadbudówki do pokładu polecamy przykleić pokładowe wyposażenie, które nadbudówka będzie sobą zasłaniać: cz. 197 (rys. 16) i szablony A84.

Nadbudówki i mostki (rys. 7-9, cz. 57-103, szablony A16, A21-A26, R1-R2).

Nadbudówkę i mostek (57-73, wybór wersji) sklejamy wg rys. 7. Schody (74) sklejamy i wraz z poręczami (A16) wklejamy wewnątrz nadbudówki (jak to jest widoczne na rysunku relingów R2). Nadbudówkę bojową sklejamy analogicznie (rys. 8).

Na rys. 9 widoczne są kompletne mostki i nadbudówki. Reflektor sygnałowy (88) był przekładany z burty na burtę, więc proponujemy zamontować go po prawej stronie, a z lewej zostawić tylko podstawę reflektora (88a) wraz z szablonem A22. Wewnętrzną stronę świateł burtowych (89) malujemy na czerwono (dla lewej burty) i zielono (dla prawej). Przy przyklejaniu cz. 95-96 od góry robimy w nich otwory, w które potem będziemy wklejać końce nici radioanten (T11, T15).

Ostatni etap pracy nad mostkami to montaż relingów. Dla mostka dolnego (46) to R1, dla górnego (73) to R2. Ten i drugi można osłonić jasno-szarym płótnem (imitacja brezentu). Zwracamy uwagę, że jedna z części 92 nie zawiera od dołu kropki dla przymocowania szablonu A23, bo ten szablon będzie instalowany w różnych miejscach dla wersji Wetaskiwin i Agassiz, jak to pokazano na rysunku relingów R2.

Komin (rys. 11, cz. 104-112, szablony A27-A32, T1-T2).

Podstawę komina sklejamy z cz. 104-104c. Wygląd komina w przekroju widoczny jest na rysunkach szablonów A27. Sklejanie rozpoczynamy od przygotowania szybu komina (105-105d). Wewnętrzną, widoczną stronę szybu malujemy czarną matową farbą (ale nie tuszem, bo to może deformować części). Kadłub komina sklejamy z cz. 106-106d Dwie cz. 106a dla ułatwienia montażu naklejamy na brystol, potem sklejamy je ze sobą. Szablon A29 przyklejamy od strony prawej burty, A30 od lewej. Końce nici od naciągów komina (T1-T2) przymocujemy w odpowiednich miejscach na dachu nadbudówki (84): T1 od prawej, T2 od lewej.

Kielichy nawiewników (111) po sklejeniu zalecamy wyszpachlować i pomalować. Ich wewnętrzna strona może być zamalowana na czerwono, ale najlepiej pozostawić ją szarą.

102-mm armata (rys. 11, cz. 113-135, szablony A33-A47, R3).

Przed sklejeniem armaty instalujemy na pokładzie (10) grzybki wentylacyjne (113-114), które sklejamy wg wzoru cz. 99 z rys. 10. Przyklejamy kotwice (115, A33-A34) i przystępujemy do budowy pomostu armaty (116-122, A35-A38), jak to jest widoczne na rysunkach szablonów. Cz. 117e można wykonać z papieru, jednak zalecamy wyciąć ją samodzielnie z cienkiej kratownicy. Sposób sklejania cz. 118-188n jest jednakowy, przykładowo cz. 118-118c: najpierw sklejamy po 3 szt. cz. 118, potem przyklejamy 118a od przodu i 118b od tyłu.

Do gotowego pomostu przyklejamy prowadnice do transportu pocisków (120). Wykonane wg szablonu (A35) pociski muszą być złotego koloru (mosiądz).

Sposób montażu armaty pokazuje rys. 11 i rysunki szablonów (A39, A41, A42). Sklejamy kompletną armatę (124-127). Lufę możne wykonać z cz. 127-127a lub zrobić samodzielnie wg szablonu A41. Gotową armatę za pomocą szablonu instalujemy na kolumnie łoża (128). Szczególna uwagę należy zwrócić podczas przyklejania osłony armaty (134) do łoża. Cz. 135-135b najlepiej wykonać samodzielnie z drutu.

Wyposażenie nadbudówki (rys. 12-14, cz. 137-168, szablony A48-A65).

Pomosty tratw ratunkowych sklejamy z cz. 137, tratwy z cz. 138 lub wg szablonu A48. Cz. 137d wklejamy w środek sklejonych po 3 szt. cz. 137 i 137a. Tratwy (138) sklejamy po 8 szt., szlifujemy aby nadać im odpowiedni kształt i malujemy.

Cz. 139 sklejamy wg rys. 12. Sposób montażu części (140, 141, 143, 149, 151) jest taki sam i oznaczony jest na tym

samym rysunku na przykładzie cz. 143. Bębny sklejamy z cz. 144-144f oraz wg szablonów A49-A50. Na oś bębnów do krawędzi górnej burty można równo nawinąć czarną nić.

Nawiewniki (145, A51) sklejamy analogicznie jak nawiewniki komina (cz. 111, rys. 11).

Świetlik (146) zalecamy przykleić dopiero po zainstalowaniu pomostu 40-mm działka, aby uniknąć możliwych problemów przy instalowaniu podpór pomostu (158-158b).

Boje (148-148b, A54-A56) sklejamy tak jak widać na rysunku szablonów. Grzybki wentylacyjne (150), które znajdują się wokół podstawy 40-mm działka (156) sklejamy tak samo jak cz. 99 (rys. 10).

Latarnię białą (cz. 152, rys. 13) przyklejamy na swoje miejsce na nadbudówce, które oznaczone jest na rys. 5. Latarnie żółte potrzebne będą w końcówce pracy przy instalowaniu masztów.

Cz. 153e-f, h-i - wybór wersji (rys. 12).

Montaż pomostu 40-mm działka (156-159) oraz samego działka (160-164) widoczny jest na rys. 13.

Montaż szalup (165-168) widoczny jest na rys. 14. Wewnętrzne poszycie burt przyklejamy dokładnie po środku, zostawiamy przy krawędziach niewielkie odstępy (po 0,3 mm) dla wygody podczas doklejania części dziobowej i rufy (165b-c). Po zamontowaniu żurawików łodziowych (A65) za pomocą nici zawieszamy bloczki (168a-168c).

Wyposażenie pokładowe
(rys. 15-17, cz. 169-225, szablony A66-A111, T3, R4).

Przy sklejaniu dziobowej windy kotwicznej (169-177) zalecamy następującą kolejność: na wstępie sklejamy wszystkie jej poszczególne elementy i instalujemy je bez kleju na szablonach A66-A68. Potem szablony w komplecie montujemy na swoich miejscach (rys. 16) i usztywniamy niewielką ilością kleju.

Montaż kotwic (178) widoczny jest na rys. 16. Gotowe kotwice wstawiamy do oporu w kluzy (27a-27b) tak, aby ich górna część wznosiła się nad pokładem. Cz. 179 sklejamy tak jak to widoczne jest na rysunku szablonów A76. Montaż cz. 180, 183-186 także pokazany jest na rys. 16. Szablony A77 instalujemy zagięciem w kierunku rufy obok nawiewników (183). Dwa pozostałe szablony A77 przyklejamy w części rufowej, tak jak to jest widoczne na planie generalnym. Cz. 185 przyklejamy z tyłu windy (169) obok cz. 177e. Cz. 187 (szablony A78) przyklejamy na swoje miejsca od strony zewnętrznej cz. 186. Cz. 188 przyklejamy po prawej i lewej stronie pokładu, jednak szablon A79 instalujemy tylko po prawej burcie (z lewej burty cz. 188 pozostawiamy pustą).

Po zamontowaniu relingów (R4) na swoje miejsce przyklejamy schody (189, A80).

Cz. 190-192 skleja się jak i inne analogiczne części (cz. 143, rys. 13 i cz. 99, rys. 9).

Cz. 193 przyklejamy z obydwóch stron do nadbudówki (47), potem z prawej burty instalujemy zastrzał (A81). Koniec nici umieszczamy w oznaczonym miejscu na pokładzie przed cz. 191.

Montaż kołowrotu (194, R82) i zastrzału (195, A83) widoczny jest na rysunkach szablonów. Na rysunku ramię zastrzału odchylone jest od burty, ale w modelu przyklejamy je wzdłuż burty (miejsce przyklejenia jest oznaczone kreską na cz. 30aL - od kreski i dalej do dziobu). Wolny koniec nici przyklejamy do dołu kątowego słupka relingu (R1) na cz. 46.

Montaż cz. 197 pokazany jest na rys. 16. Po przyklejaniu tych części wraz z nimi wg planu generalnego wklejamy szablony A84 zagięciem w kierunku rufy.

Montaż cz. 201-202 widoczny jest na rysunkach szablonów (A87-A88). Wolny koniec nici (T3) od cz. 201 trzeba będzie później nawinąć na bębny windy rufowej (208).

Montaż windy rufowej (203-217, R89-R98) widoczny jest na rys. 17. Podstawę windy (203-203d) po sklejaniu trochę wyginamy i przymierzamy do pokładu tak, aby była pewność, że podstawa ma właściwy dla pokładu kształt. Przy sklejaniu windy kotwicznej wszystkie elementy muszą być zmontowane na szablonach "na sucho" (bez kleju) i dopiero po wykonaniu utwardzane nieznaczną ilością kleju. Zwracamy uwagę, aby paskami (204b-204c) nie zakleiła się krawędź cz. 204 całkowicie - wycięcie dla szablonów A91 będzie niepodklejone i należy je zamalować samodzielnie.

Montaż zrzutni bomb głębinowych (218-219) oraz parawanów (220) widoczna jest na rys. 16. Przed przyklejaniem gotowych parawanów do pokładu uprzednio przyklejamy cz. 221, górną krawędź których opieramy na burtach. Montaż dźwigów (222) pokazany jest na rysunkach szablonów A103-A106.

W oznaczonych na planie generalnym miejscach przyklejamy szablony A77, A107-A108, oraz flagsztoki (A109, A110-A111, tylko Agassiz).

Montaż cz. 223 widoczny jest na rys. 16. Montaż luków (224) jest taki sam jak cz. 143 (rys. 12).

Koła ratunkowe (225) sklejamy po 4 szt., szlifujemy krawędzie, malujemy i przyklejamy na swoich miejscach do relingów R1 i R4, tak jak to jest widoczne na planie generalnym. Widok koła na relingach pokazano: dla R1 na szablonie A10, dla R4 - na samym szablonie R4.

Maszty, takielunek i podstawka
(rys. 19, cz. 226-239, szablony A112-A119, T4-T20).

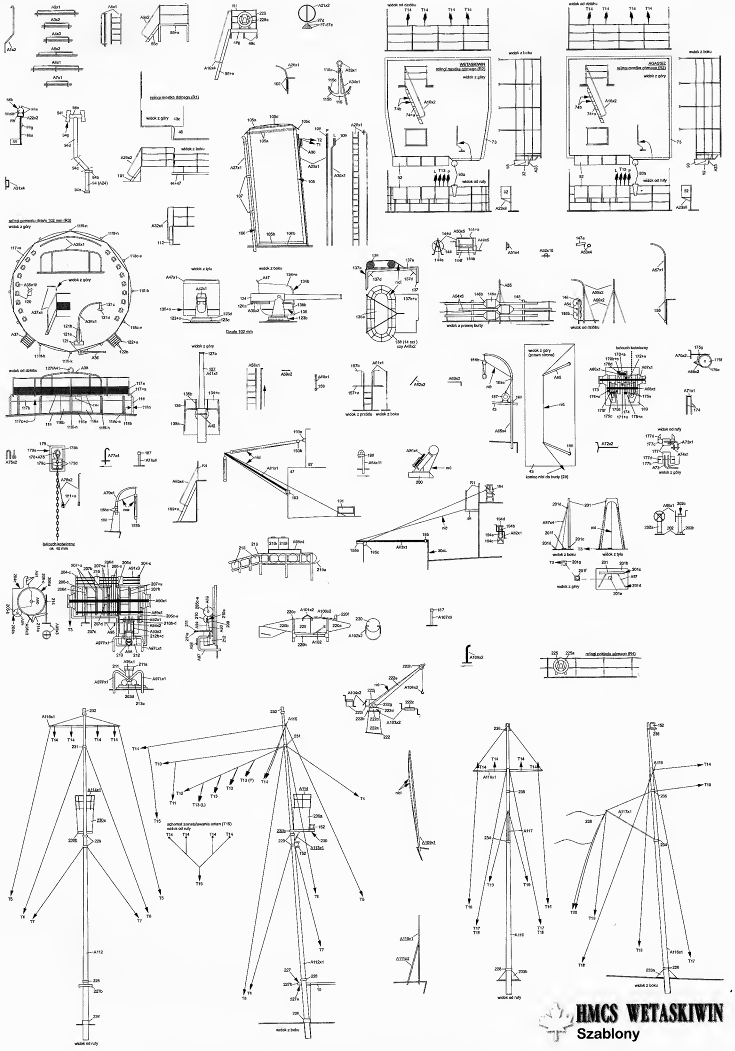
Fokmaszt sklejamy z szablonów A112-A115. Cz. 227-227b wsadzamy do masztu bez kleju i przyklejamy wystającą krawędź do pokładu dopiero po wklejaniu samego masztu. Białą stronę cz. 232 malujemy na czerwono. Uwaga: na rysunkach szablonów pokazano fokmaszt HMCS Agassiz. Gdy sklejamy model w wersji HMCS Wetaskiwin, nie przyklejamy do masztu cz. 230 i szablonów A113-A114 (patrz plan generalny). Grotmaszt sklejamy z szablonów A116-A119.

Po wykonaniu i zamontowaniu masztów naciągamy między nimi nici takielunku T4-T20, tak jak to jest widoczne na rysunkach masztów i na planie generalnym:

- T4 - koniec nici wklejamy do pokładu (10) między cz. 179;
- T5 - przyklejamy w środku cz. 186 (rys. 16);
- T6, T7 - wklejamy do pokładu (10) koło cz. 188, pierwsza kropka dla T6, druga dla T7;
- T8, T9 - przyklejamy do burty w miejscu oznaczonym dwoma kreskami na cz. 30b - pierwsza dla T8, druga dla T9;
- T10 - naciągamy między maszty;
- T11 - w oznaczonym miejscu od T10 robimy odprowadzenie, którego koniec wklejamy wewnątrz cz. 96 (rys. 9);
- T12 - koniec nici przyklejamy do daszka komina (105c);
- T13 - podwójne nici od T12 do relingów mostka górnego od tyłu (R2);
- T14 - pojedyncze nici między rejami masztów (A115 i A118) i podwójne nici od A115 do relingów mostka górnego od przodu (R2);
- T15 - od T14 w oznaczonym miejscu zrobić odprowadzenia, końce których zwiążemy w jeden, jak to pokazano na rysunku;
- T16 - wkleić do pokładu nadbudówki (43) koło cz. 149 (pierwsza kropka);
- T17 - wkleić do pokładu nadbudówki koło cz. 139;
- T18 - wkleić do pokładu nadbudówki koło cz. 148;
- T19 - wkleić do pokładu nadbudówki koło cz. 149 (druga kropka);
- T20 - podwójna nić od R117, do której przyklejamy banderę (238). Barwy bandery ukazuje rys. 16. Koniec nici z niewielkim zwisem wklejamy w świetlik (cz. 146a, rys. 12).

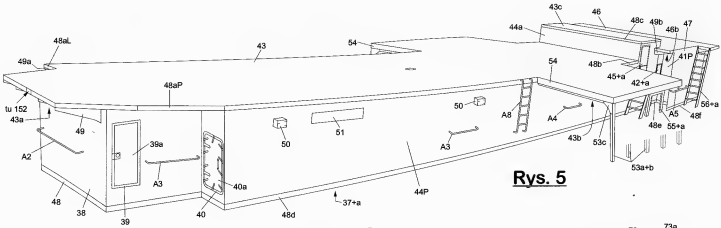
Podstawkę sklejamy z cz. 239-239d. Krawędzie cz. 239-239a oklejamy paskami 239b, krawędzie cz. 239c paskami 239d.

Model jest gotowy. Niestety, w skali 1:200 nie da się wykonać wszystkich detali, jakie posiadały korwety typu "Flower". Miłośnikom maksymalnie wiernego odwzorowania tego, co posiadał prawdziwy okręt, radzimy zwrócić uwagę na model HMCS Agassiz wydany niedawno w skali 1:100 ("MODELIK" nr 8/03).

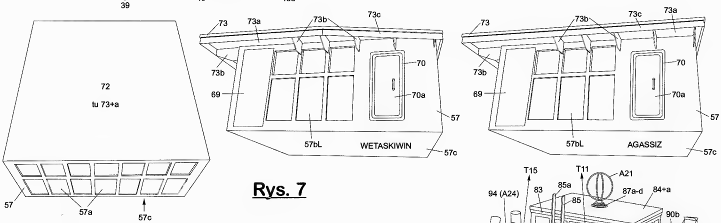


HMCS WETASKIWIN

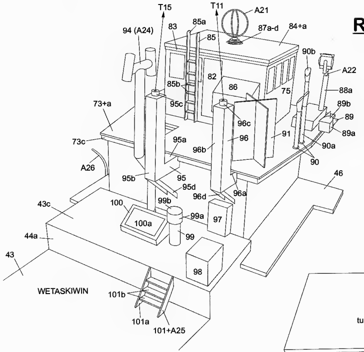
Szablony

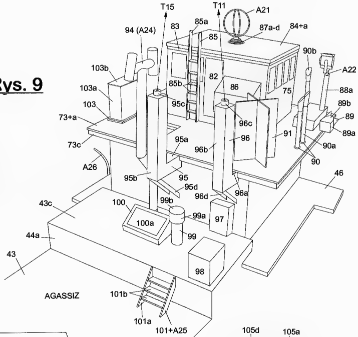


Rys. 5

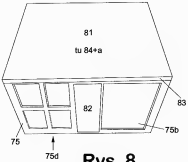


Rys. 7

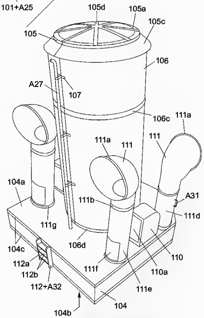




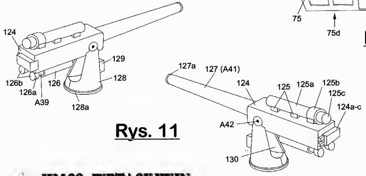
Rys. 9



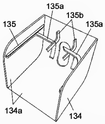
Rys. 8



Rys. 10

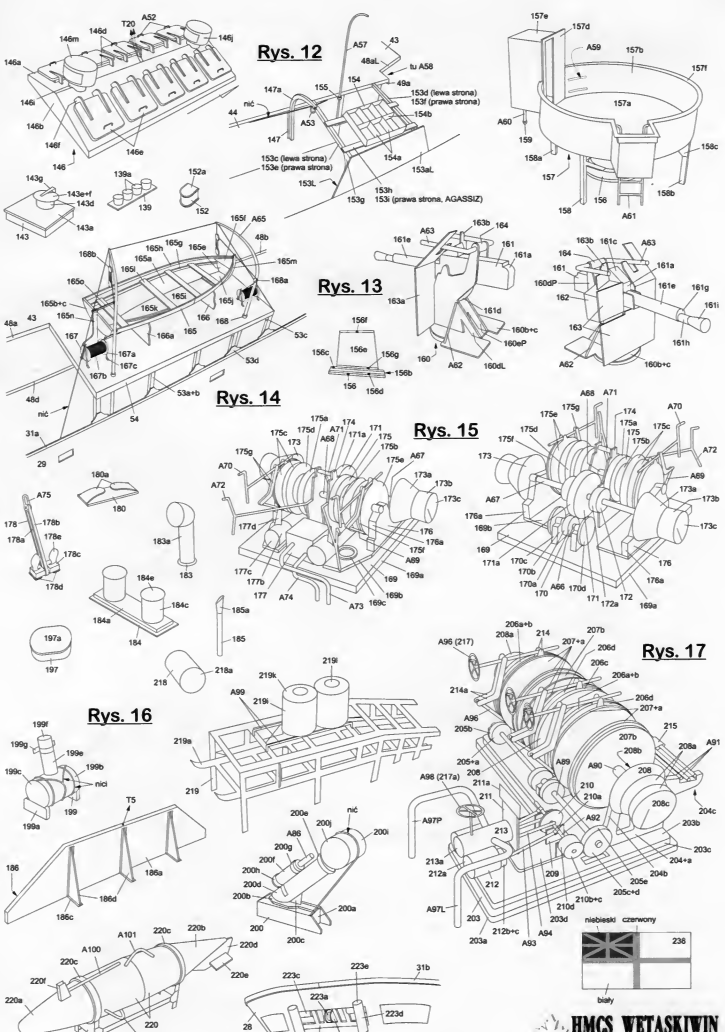


Rys. 11



HMCS WETASKIWIN

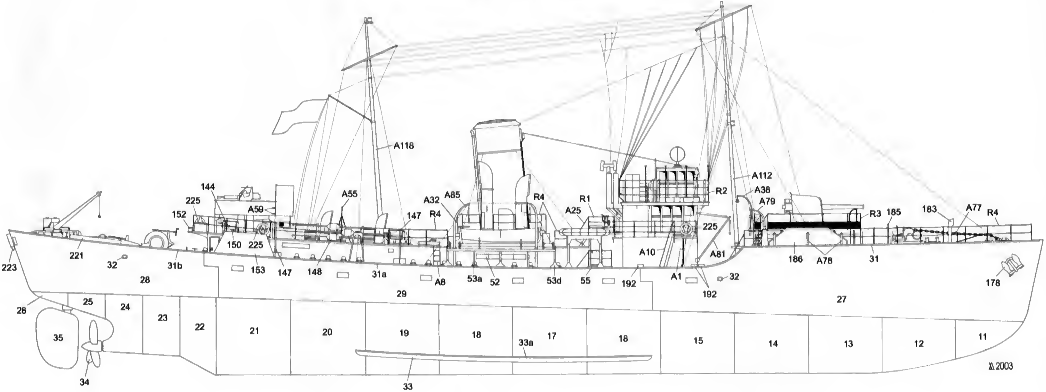
Rysunki

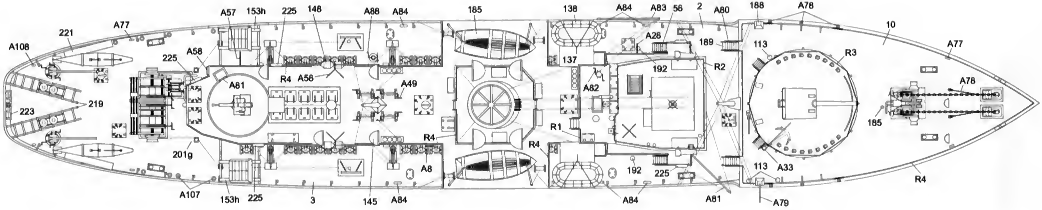


HMCS WETASKIWIN

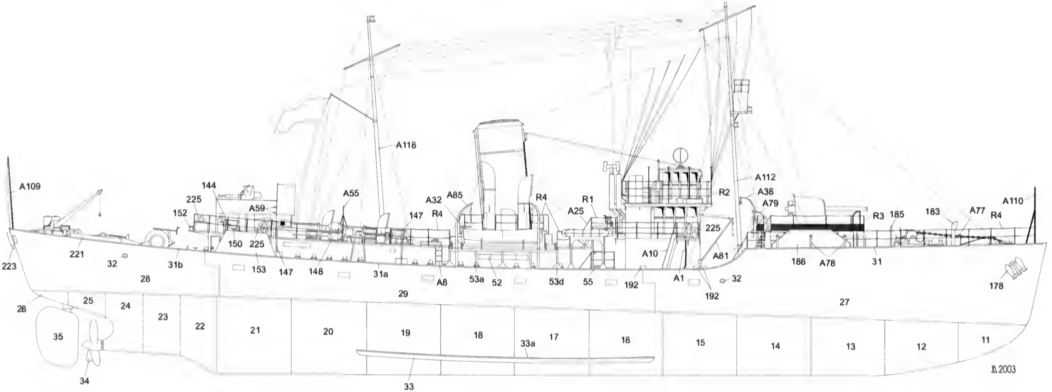
Rysunki

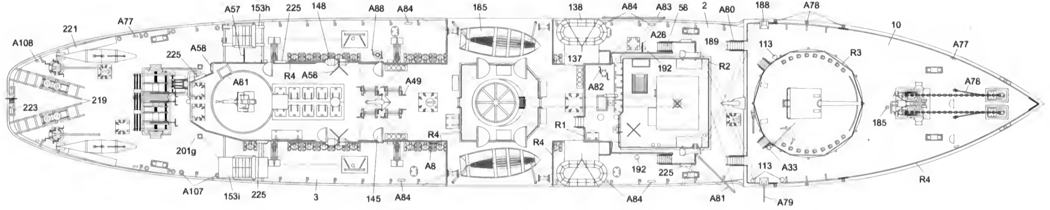
HMCS WETASKIWIN

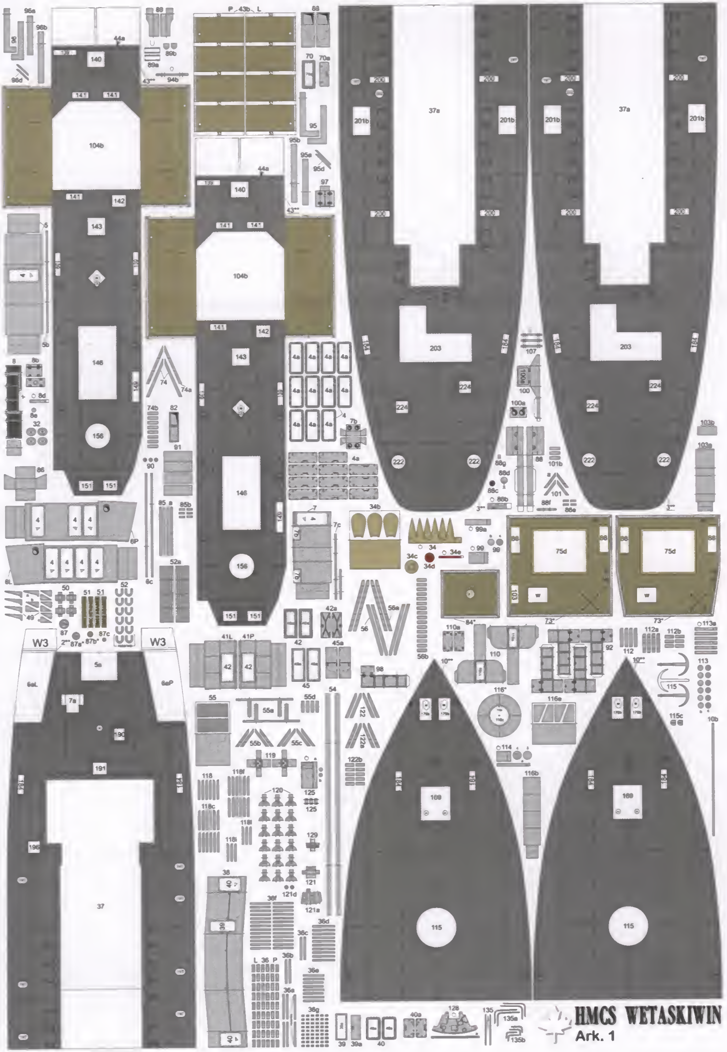




HMCS AGASSIZ

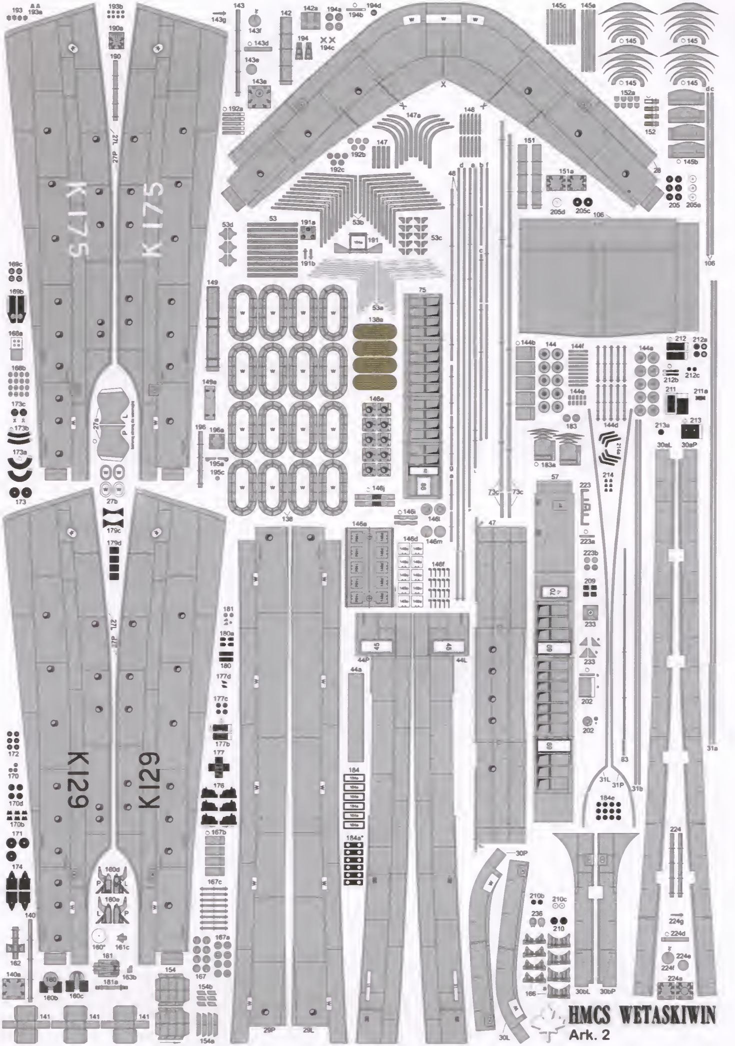




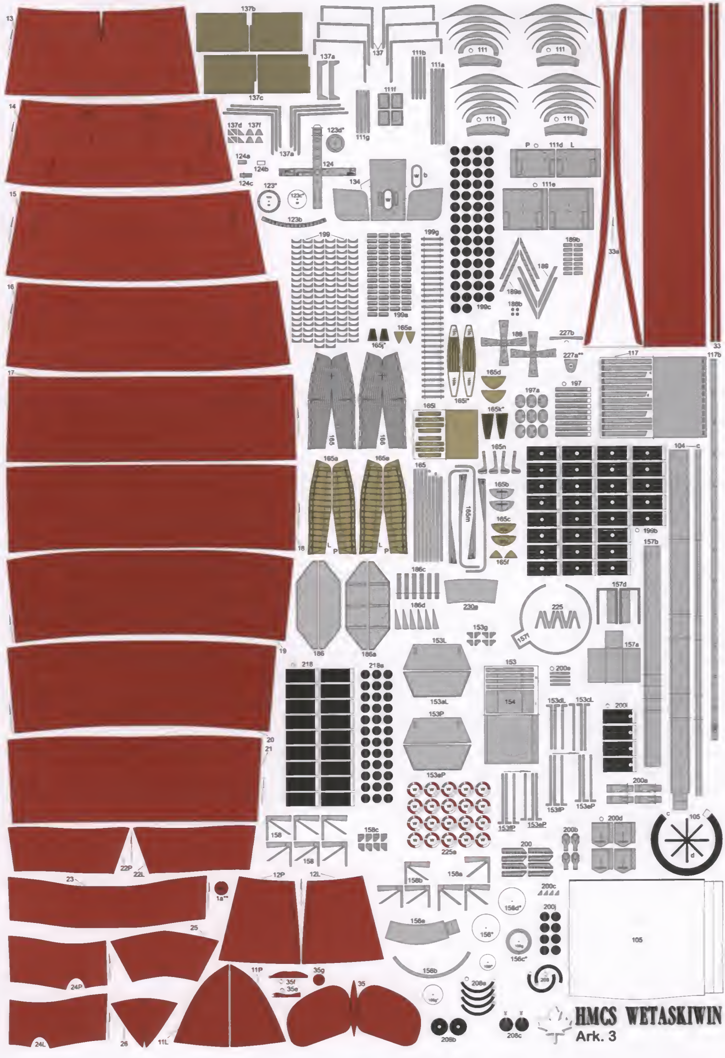


HMCS WETASKIWIN

Ark. 1

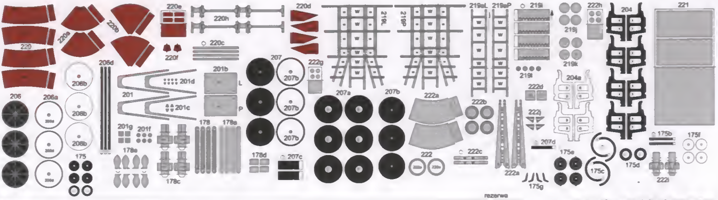


HMCS WETASKIWIN
Ark. 2



HMCS WETASKIWIN

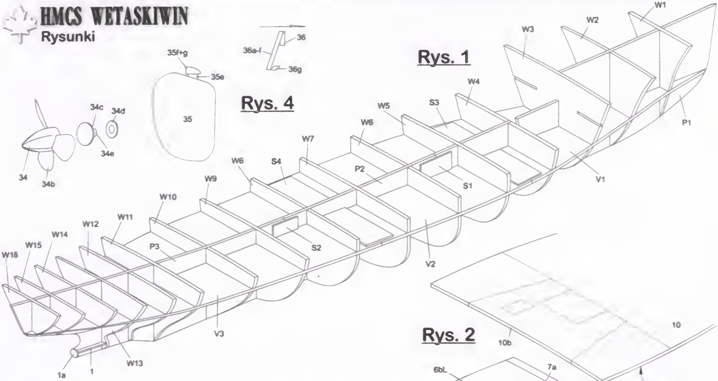
Ark. 3



HMCS WETASKIWIN
Ark. 4

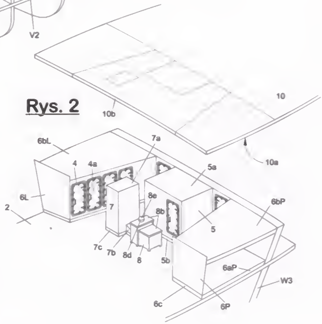
HMCS WETASKIWIN
Rysunki

Rys. 1

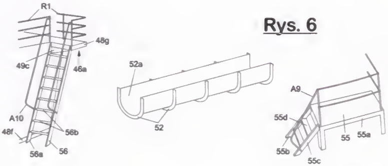


Rys. 4

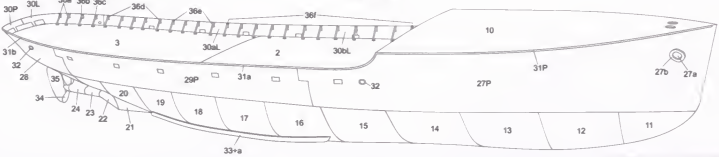
Rys. 2

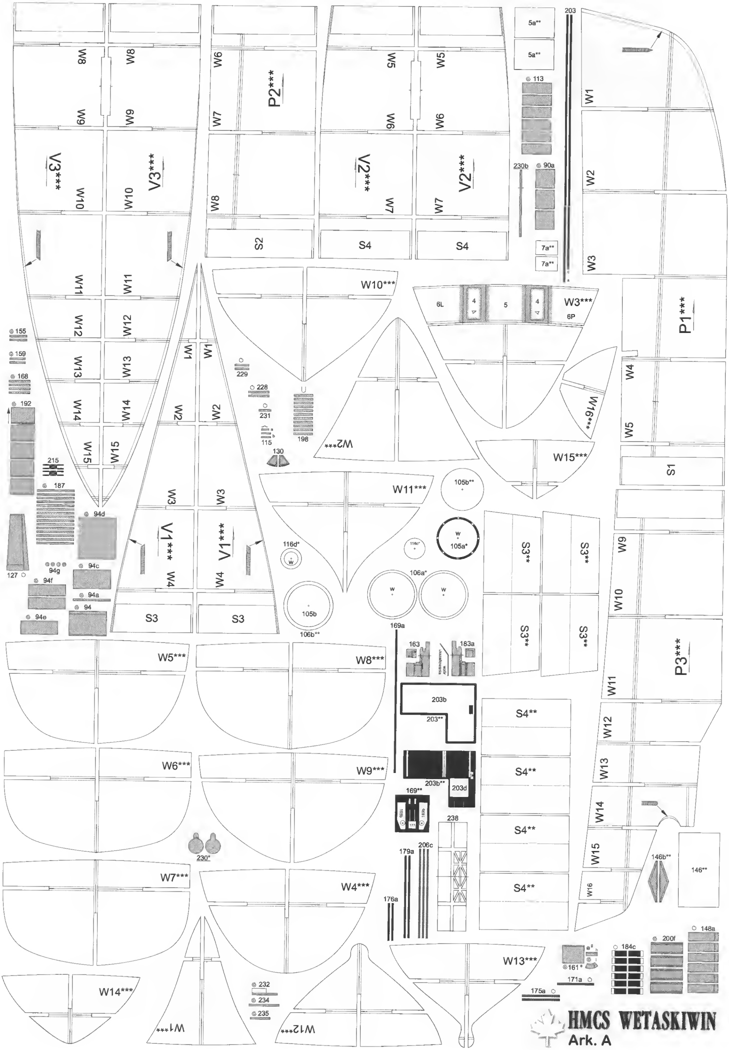


Rys. 6



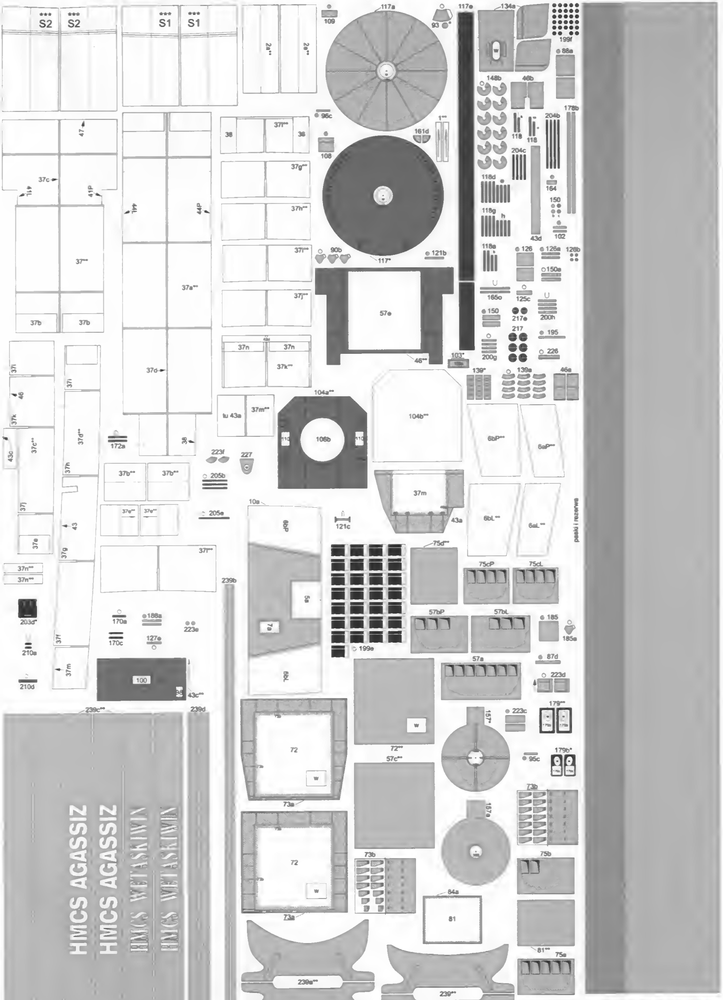
Rys. 3





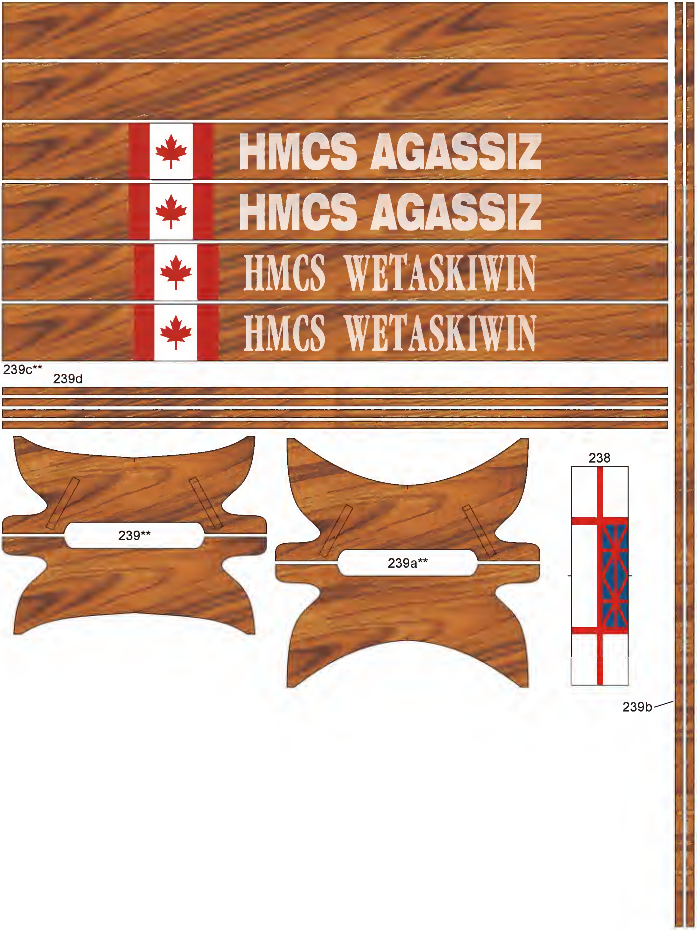
HMCS WETASKIWIN

Ark. A



HMCS WETASKIWIN

Ark. B


HMCS AGASSIZ
HMCS AGASSIZ
HMCS WETASKIWIN
HMCS WETASKIWIN
239c**
239d
239**
239a**
238
239b